

**1858 – 1958**

## **100 Jahre Bergfahrt auf die Hohe Salbe**

**Nachdem der Hopfgartner Lift im schneereichen Winter 1954 durch eine Lawine zerstört wurde, galt es eine neue, lawinensichere Trasse zu finden. Diese wurde dann gefunden und in zwei Sektionen gebaut und nach Fertigstellung der Sektion II (Thenn-Rigi) 1958 feierlich eröffnet.**

**Damaliger Geschäftsführer war der Kaufmann Eduard Welebil sen.**



**Von seinem Enkel Andreas Greiderer (Kirchbichl) erhielten wir eine Kopie eines Schreibens von General Fussenegger und eine Zusammenfassung von Protokollen der Bergbahnen.**

BUNDESMINISTERIUM  
FÜR LANDESVERTEIDIGUNG  
Generaltruppeninspektor

WIEN, 2.7.1958

Herrn  
E. WELEBIL  
geschäftsführender Leiter  
der Seilbahn Hohe Salve  
HOPFGARTEN/Tirol

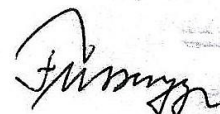
Sehr geehrter Herr WELEBIL !

Einer dienstlichen Meldung habe ich entnommen, daß Sie anlässlich der diesjährigen Verbandsübungen des Bundesheeres durch kostenlose Beförderungen von Mannschaften und Material einer technischen Abteilung auf die Hohe Salve außerordentliches entgegenkommen bekundet haben.

Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen, sehr geehrter Herr WELEBIL, für diese betont militärfreundliche Haltung den aufrichtigen Dank des Bundesministeriums für Landesverteidigung auszusprechen.

Mit dem Ausdrucke der

vorzüglichen Hochachtung



Eine Festschrift „ 100 Jahre Bergfahrt“ haben wir im Archiv, jedoch fehlt eine Seite (Seite 7). Diese kleine Festschrift (zwei andere Festschriften haben wir bereits auf der Gemeinwebseite vorgestellt) wurde aus Mitteln der Gemeinde und Sponsoren der ausführenden Bauwirtschaft bzw. heimischer Betriebe finanziert.

**Schauen Sie selbst, wie viele Betriebe in 6 Jahrzehnten sich aus unserer  
Wahrnehmung bereits verabschiedet haben.**

OSR Franz Ziernhöld

BERGLIFT HOHE SALVE GES.M.B.H. · HOPFGARTEN · TIROL

100 Jahre  
Bergfahrt  
auf die  
Hohe Salve

1858  
ERSTER REITWEG

1958  
NEUER BERGLIFT

€IN HERZLICH WILLKOMMEN

ALLEN UNSEREN GÄSTEN

DIE MARKTGEMEINDE HOPFGARTEN

Die „Hohe Salve“ mit ihrer weithin sichtbaren Kuppel (1829 m) führt nicht zu Unrecht seit langer Zeit den Zusatznamen „Der Rigi von Tirol“. Sie bietet einen Rundblick, der sich den Panoramen vieler Hochgipfel der Alpen würdig an die Seite stellen darf. Zur Beliebtheit der Hohen Salve hat wesentlich ihre leichte Zugänglichkeit beigetragen und sie schon zu einer Zeit, in der das Bergwandern noch ein Abenteuer war, zu einem vielbesuchten Ausflugsziel gemacht.

Nicht uninteressant ist die Geschichte der Hohen Salve und ihrer Bergkirche. Die Täler um die Salve waren schon sehr früh besiedelt. Die Urbewohner dieser Täler, keltischen oder germanischen Stammes, haben auf der von der Natur so bevorzugten Salvenhöhe ihre Sonnenieste gefeiert. Das Christentum hat dann diese Feiern auf den Heiligen der Sonnenwende, Johannes den Täufer, dem auch die Gipfelkirche geweiht ist, übergeleitet.

Im Jahre 1589 wird die Kirche auf der Salve erstmalig als Filiale der Brixener Kirche erwähnt. Die Kirche in Brixen aber nennt schon Erzbischof Arno im Jahre 788. Die Salvenkirche wird 1612 neu aufgebaut und im Jahre 1617 darin die erste hl. Messe durch Pfarrer Ambros Strasser gelesen. Durch Blitz wird diese Kirche 1640 zerstört, in den Jahren 1642—1643 um 1800 Gulden wiederaufgebaut und am 24. August 1643 durch Graf v. Spauer, Fürstbischof von Chiemeesee, geweiht. Bis 1767 wird die Kirche siebzehnmals vom Blitz beschädigt. Dekan Wieshofer von St. Johann erbaut 1784 den ersten Blitzableiter.

Früh schon werden auf der Hohen Salve Feste gefeiert. Besonders zu „Bartlmä“ (24. August) werden oft Bauernturniere (Rangeln) zwischen Tirolern (Sölländern) und Brixentalern ausgetragen. Am 24. August 1806 kommt es dabei zu derartigen Ausschreitungen (viele Verletzte), daß alle Festlichkeiten und auch der Ausschank auf der Salve verboten werden. Erst ab 1813 wird der Ausschank auf der Salve wieder gestattet.

1857 wird ein Reitweg auf die Hohe Salve erstmalig angelegt und 1858 eröffnet. An diesem Reitweg ersteht ungefähr in der Waghölle 1869 der Tennwirt (heutige Liit-Mittelstation). Die Hohe Salve als Ausflugsberg und ihre Wallfahrtskirche werden immer beliebter. Die Eröffnung der Eisenbahnlinie (Gisela-Bahn) 1875 erschließt das Brixental nun vollends.

Als dritter Berglift Tirols und damals auch längster Sessellift Österreichs (3 km) wird am 20. Juli 1949 der Berglift Hohe Salve in Betrieb genommen. Lawinenschäden an der Bergstation und die Notwendigkeit zur Schaffung einer modernen Anlage zwingen zum generellen Umbau des Bergliftes in den Jahren 1955 und 1956. Tatkräftige Hilfe der Gemeinde Hopfgarten und die großzügige Unterstützung durch das Bundesministerium für Verkehr (ERP-Kredit) ermöglichen dieses Bauvorhaben. Durch Unterteilung in zwei Sektionen gelingt es, die Förderleistung zu heben und die Bergstation näher an den Gipfel heranzubringen. Im Mai 1955 wird mit den Bauarbeiten begonnen und der Verkehr am 20. Dezember 1956 mit beiden Sektionen aufgenommen.

# Tarif

## für Führer und Reittiere

1897

Für 1 Reittier bis zur Kuppe der hohen Salve .....	4 fl. —	
Wenn bei dem Tier ein Führer ist bekommt derselbe .....	1 fl. —	
Wenn 2 Reittiere und 1 Führer .....	1 fl. 50	
"    3    "    "    1    "    .....	2 fl. —	
"    3    "    "    2    "    .....	2 fl. 50	
Bis zum Thennwirt die Hälfte der Gebühr.		
Bei Benützung der Reittiere auch für den Rückweg ist inclusive der Verpflegung, wenn der Aufenthalt nicht über 3 oder bei Übernachtung nicht über 12 Stunden beträgt, die doppelte Gebühr zu entrichten.		
Für einen Führer oder Gepäckträger zum Tragen von 8 Klg. Gepäck bis zur Kuppe der Salve, inclusive 3 stündigem Aufenthalt auf derselben und Rückkehr nach Hopfgarten, einschließlich Verpflegung .....		2 fl. —
Bei Rückkehr nach Itter .....	2 fl. 50	
"    "    "    Brigen .....	3 fl. —	
Bei Nöthigung ist vom Touristen die Verpflegung und das Bett für den Führer separat zu bestreiten. Der Gepäckträger resp. Führer kann ein Mehrgewicht als 10 Klg. ablehnen, und ist demselben von über 8 Klg. an und per 1 Klg. und Wegstunde 5 kr. separat zu vergüten.		
Für einen Tragsessel auf die hohe Salve und zurück bekommen die vier Träger nebst Verpflegung jeder 3 fl. zusammen .....	12 fl. —	

### AMBAU BEIDER SEKTIONEN WAREN BETEILIGT :

<i>Vermessung, Gesamtplanung und statische Berechnung</i>	<b>Dr. techn. Dipl.-Ing. Siegfried Pezzei, Innsbruck</b>
<i>Planung der maschinellen Einrichtung</i>	<b>Prof. Dipl.-Ing. Franz Staffler, Innsbruck</b>
<i>Planung und Lieferung der elektrischen Ausrüstung</i>	<b>ELIN, Innsbruck</b>
<i>Planung der Gebäude</i>	<b>Arch. Paul Torggler, Solbad Hall</b>
<i>Stahlbeton und Bauarbeiten</i>	<b>Maurermeister Albin Schroll, Kössen</b>
<i>Lieferung der maschinellen Ausrüstung</i>	<b>Felix Wopfner, Innsbruck</b>
<i>Lieferung der Getriebe</i>	<b>KIENAST, Wien</b>
<i>Montage der maschinellen Einrichtung und der Seile</i>	<b>Betriebspersonal</b>
<i>Lieferung der Seile für die Sektion I</i>	<b>ST. EGYDYER, Wien</b>
<i>Lieferung der Seile für die Sektion II</i>	<b>Felten &amp; Guillaume, Wien</b>
<i>Lieferung von Zement und Baustahl</i>	<b>Alois Mayr, Wörgl</b>
<i>Lieferung der Ziegel</i>	<b>Ziegelwerk Hopfgarten</b>
<i>Lieferung des Betonschotters</i>	<b>Schotterwerk Stöckl, Erpfendorf</b>
<i>Zimmererarbeiten</i>	<b>Zimmermeister Waschitz, Hopfgarten</b>
<i>Tischlerarbeiten</i>	<b>Tischlermeister Biembacher, Hopfgarten</b>
<i>Lichtinstallation</i>	<b>E-Werk Hopfgarten</b>
<i>Spengler- und Glaserarbeiten</i>	<b>Spenglermeister Tanzer, Hopfgarten</b>
<i>Sanitäre Anlagen</i>	<b>Installateur Buchner, Hopfgarten</b>
<i>Gesamtbauleitung</i>	<b>Ing. Wilhelm Reimond, Innsbruck</b>

## TECHNISCHE DATEN:

<b>Sektion I:</b> 619,71 m  1156,45 m  2062,82 m  536,74 m  198 Pers./Std.  75 PS  148  1,54 m/sec  22,32 min	<i>Talstation</i> <i>Station de départ</i> <i>Valley station</i>  <i>Bergstation</i> <i>Station de montagne</i> <i>Mountain station</i>  <i>Länge</i> <i>Longueur</i> <i>Length</i>  <i>Höhenunterschied</i> <i>Différence d'altitude</i> <i>Difference of level</i>  <i>Förderleistung</i> <i>Capacité de charge</i> <i>Load capacity</i>  <i>Antriebsleistung</i> <i>Capacité motrice</i> <i>Power capacity</i>  <i>Sesselzahl</i> <i>Nombre de sièges</i> <i>Number of seats</i>  <i>Fahrtgeschwindigkeit</i> <i>Vitesse ascensionnelle</i> <i>Speed</i>  <i>Fahrzeit</i> <i>Durée du trajet</i> <i>Journey time</i>	<b>Sektion II:</b> 1156,65 m  1532,45 m  1124,15 m  375,80 m  359 Pers./Std.  75 PS  112  2,00 m/sec  9,36 min
--	---	---

## FAHRPREISE

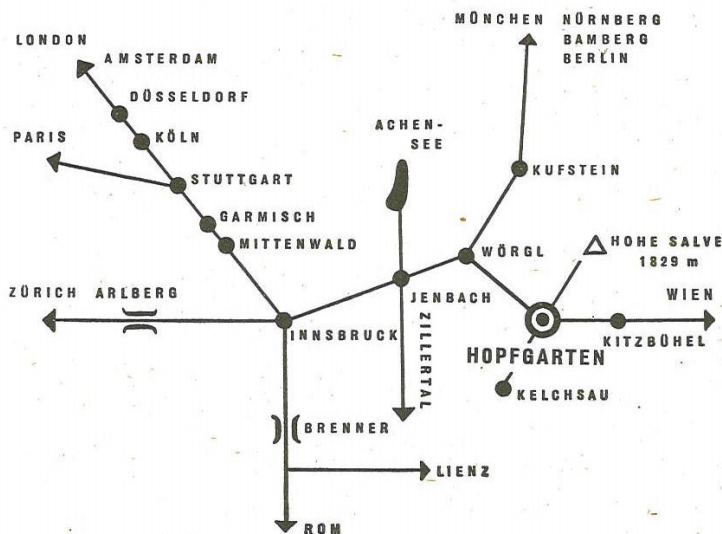
### SEKTION I

Bergfahrt . . . . . S 8.—  
 Talfahrt . . . . . S 7.—  
 Berg- und Talfahrt . . . . S 12.—

Kinder unter 14 Jahren  
 ermäßigt.  
 Ermäßigte Blockkarten.

### SEKTION II

Bergfahrt . . . . . S 7.—  
 Talfahrt . . . . . S 7.—  
 Berg- und Talfahrt . . . . S 10.—



## FAHRPLAN

### SOMMERSAISON:

8<sup>30</sup> — 11<sup>00</sup> — 13<sup>30</sup> — 16<sup>00</sup> — 18<sup>00</sup>

### WINTERSAISON:

9<sup>00</sup> — 11<sup>00</sup> — 13<sup>00</sup> — 16<sup>00</sup>

Ab 6 vollzahlenden Fahrgästen  
 jederzeit Sonderfahrten nach  
 vorheriger Anmeldung.

FELIX WOPFNER OHG INNSBRUCK

GEGRÜNDET 1911



S T A H L B A U — M A S C H I N E N B A U  
S E S S E L L I F T E

Für folgende Anlagen wurden Antriebe, Spannausrüstungen, Umlenkstationen, Stützensausrüstungen und Liftsessel von uns geliefert:

**Unterberglift, Kössen**

**Sesselbahn Wildschönau — Markbachjoch**

**Sessellift Berwang — Sonnenalm**

**Berglift Hohe Salve (2 Sektionen)**

**Sesselbahn Sölden — Hochsölden**

**Sesselbahn Hochsölden — Rotkogel**

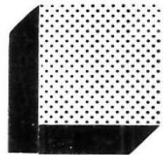
**Berglift Steinach — Bergeralm**

**Sesselbahn Kirchberg — Gaisberg**

Derzeit im Bau: **Penken-Sessellift**

*Sämtliches*  
**BAUMATERIAL**  
FÜR FACHMANN  
UND SIEDLER

**ALOIS MAYR**  
*Bauwaren-Großhandel-Wörgl, Ruf 595*



In Hopfgarten empfehlen sich ...

Konditorei-Café  
Andrä Habr

 BERGLIFT-BUFFET  
Mittelstation

Bräu-Stüberl

H. H. Bichler

*Grillspezialitäten*

Diätküche

PETER



MODE

SCHUHE

SPORT



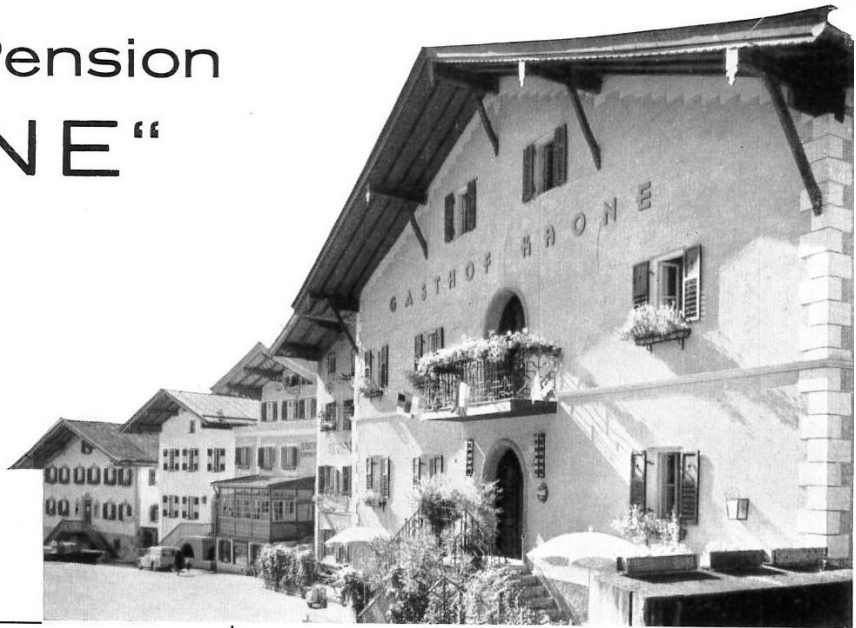
# Gasthof-Pension „KRONE“

Erstes Haus am Platz  
Ihre ideale Raststätte  
Aller Komfort

Wir bieten Ihnen Bestes  
aus Küche und Keller

Tel. 221

Fam. R. Kögl



## Robert Traunmüller

Tel. 272

Fotograf - Fotohandlung  
Reiseandenken

## Berglift-Drogerie

Parfümerie - Sonnenschutz  
Sanitätsmaterial

## Fleischhauerei Bramböck

Stets frische  
Fleisch- und Wurstwaren

Durstig?

DANN TRINK

„FRUCADE“

## Gasthof „Traube“

Fremdenzimmer mit Fließwasser  
Zentralheizung  
Bad

2 Minuten von der  
Bahn- und Lifstation entfernt

Max und Gretl Fuchs  
Telephon 208

SKIERZEUGUNG  
Haggenmüller  
SPORTARTIKEL

## Feinkost-Bichler

Hauptstraße 33 - Telephon 276

bietet reiche Auswahl an:

Sportproviant - Weine - Liköre  
Süßwaren - Obst - Gemüse  
Fische - Marinaden - Kaffee

Fleischhauerei  
**Bramböck**  
Stets frische  
Fleisch- und Wurstwaren

**Durstig?**

DANN TRINK  
**„FRUCADE“**

## Gasthof „Traube“

Fremdenzimmer mit Fließwasser  
Zentralheizung  
Bad

2 Minuten von der  
Bahn- und Liftstation entfernt

Max und Gretl Fuchs  
Telephon 208

SKIERZEUGUNG  
**Haggenmüller**  
SPORTARTIKEL

### Feinkost-Bichler

Hauptstraße 33 - Telephon 276

bietet reiche Auswahl an:

Sportproviant - Weine - Liköre  
Süßwaren - Obst - Gemüse  
Fische - Marinaden - Kaffee

Ihren Reiseproviant  
und alle Lebensmittel

hält für Sie bereit

**SPAR-Geschäft**

E. u. M. Welebil

Fremdenheim

### Haus Stöckl

K.- u. W.-Fließwasser - Zentralheizung - Bad  
Balkone - Garten

Johann  
Erharter

Fleischhauerei  
Selch- u.  
Wurstwaren

Telephon: 230



## Sämtliche Möbel

für Ihre Wohnung sowie Matratzen und Drahteinsätze finden Sie in unserem  
neu errichteten Möbellager.

Wir beraten Sie gerne und unverbindlich!

**Erharter, Biembacher & Loinger**



<p>Textilien - Lebensmittel  <b>Tschernutter</b>  Lederwaren - Tabaktrafik  Häute- und Fellhandel</p>	<p><b>Gasthaus „Post“</b>  Pächter:  <b>Luis Brugger</b></p> <p>Gute Küche  Gepflegte Weine  Zimmer mit Fließwasser</p>	
<p><b>Espresso Bar</b>  <b>Imbißstube</b></p> <hr/> <p>Gemischwarenhandlung  <b>Trude Fürböck</b>  Bahnhofstraße 108</p>	<p><b>Bitte,  das letzte Blatt  genau  beachten!</b></p>	<p><b>Kupferschmiede</b>  <b>JOSEF  A G E R</b></p> <p>Eisenhandlung  Haus- und  Küchengeräte</p> <p>■ Telephon 210 ■</p>
<p><b>Polstermöbel</b>  <b>Bodenbeläge</b></p>	<p><b>Wastl  Schwaiger</b></p> <p><b>Bäckerei</b>  <b>MARTIN FARBMACHERS ERBEN</b>  Tel. 272</p>	

*In Itter empfehlen sich:*

---

<p><b>„Grieswirt“</b>  <b>J. u. K. FUCHS</b></p> <p>Fremdenzimmer mit warmem u. kaltem Fließwasser</p> <p><b>Küche und Keller bieten Bestes</b></p> <p>Lohnender Ausflug (2 km)</p>	<p><b>Automobile</b>  <b>RUDOLF FUCHS</b></p> <p><b>IHRE SERVICE-STATION</b></p> <p>Qualifizierte Fachkräfte</p> <p><b>SIMCA · SKODA</b>  <b>TEMPO / HANOMAG</b></p>
---	--

**Wir erbitten  
Ihre Meinung**



Für  
jede  
Anregung  
sind  
wir  
dankbar

BITTE, AN DER TALSTATION ABGEBEN ■ HIER ABTRENNEN!

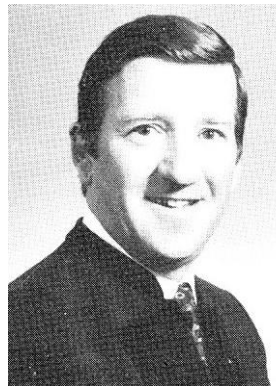
Am Berglift „HOHE SALVE“ gefällt mir — gefällt mir nicht — schlage ich vor

(Nichtzutreffendes streichen)

Name und Anschrift

### **Auszug aus Protokollen der Bergbahn Hopfgarten:**

**Der damalige Bürgermeister Karl Huber und Geschäftsführer der Bergbahnen Hopfgarten hat anlässlich der 30 Jahrfeier 1977, aus alten Protokollen eine interessante Zusammenstellung gemacht, die Interessierten nicht vorenthalten werden soll.**



**Altbgm. und Ehrenbürger Karl Huber**

### 30 Jahre Berglift Hohe Salve Ges.m.b.H. Hopfgarten

Am 3. 9. 1947 war die erste Zusammenkunft wegen des Baues einer Seilbahn oder eines Sesselliftes auf die Hohe Salve. Initiator dieser Besprechung und für den Bergbahnbau war Komm. Rat Carl Ritsch.

Anwesend waren: Abgeordneter Deutinger, Bürgermeister Steinbacher, Georg Jessacher sen., Simon Jessacher, Johann Bichler, Hans Ager, Karl Müller, Georg Jessacher jun., Carl Ritsch.

Carl Ritsch wurde zum vorläufigen geschäftsführenden Obmann bestellt. Es wurden verschiedene Ausschüsse gebildet, wie Trasierung - Materialbeschaffung - Subventionen - kommerzielle Angelegenheiten. Weiters wurde der Vorschlag gemacht, die zu gründende Gesellschaft Berglift Hohe Salve Ges.m.b.H. Hopfgarten Nordtirol zu benennen. Der geringste Geschäftsanteil soll S 500,-- sein und ein Stammkapital von S 300.000,-- bis S 400.000,-- aufgebracht werden.

Der Auftrag zur Planung und Projektierung und Erbauung soll an die Firma Girak, Klosterneuburg, vergeben werden.

Wie aus den ersten Protokollen zu ersehen ist, war man damals nicht einig über die Art der Bahn. Bürgermeister Steinbacher war für eine Seilbahn, ein Teil der anderen Herren für einen Sessellift von Hopfgarten nach Thenn und von dort zur Kälberalm.

Aus den weiteren Protokollen in diesem Zeitraum ist leider nicht mehr zu ersehen, welche Bahn man eigentlich bauen wollte, sondern man kann nur personelle und kommerzielle Probleme ersehen.

Am 3. 11. 1947 war um 20 Uhr im Gasthof 'Rose' eine Vorversammlung der Gesellschafter.

Anwesend waren: Carl Ritsch, Bürgermeister Steinbacher, Salcher, Bichler Franz, Köfler, Thaler Alois, Feiersinger, Schratz, Manzl Balthasar und Simon, Lindner, Bichler Hans, Jessacher Georg sen., Jessacher Edi, Schmid Nathalie und Josef, Oberhofer, Detert, Kurz, Peter, Jessacher Simon, Ager Hans, Höck Alois, Widmann Erwin, Ager Michael, Mayrhofer, Thaler Robert und Frau, Dr. Zuchristian, Stöckl Franz.

Bei dieser Zusammenkunft werden die Herren Ager Hans und Biedermann Willi als Geschäftsführer der Gesellschaft vorgeschlagen. Zu diesem Zeitpunkt war man anscheinend noch immer mehrheitlich für den Bau einer Seilbahn, da folgender Satz zu lesen steht: "Gebrüder Girak verständigen, daß Seilbahn in einer Strecke durchgeführt wird."

Am 8. November 1947 war dann um 20 Uhr im Gasthof 'Rose' die Gründungsversammlung der Gesellschaft. Der Gesellschaftsvertrag wurde verlesen und einstimmig genehmigt. Als Aufsichtsräte wurden einstimmig gewählt: Bgmstr. Steinbacher, LA. Deutinger, Simon Jessacher, Dr. Zuchristian, Hans Bichler, Balthasar Manzl, Hans Peter, Carl Ritsch.

Geschäftsführer: Ager Johann und Biedermann Willi.

Bei der ersten Sitzung des Aufsichtsrates wurde Bgmstr. Steinbacher zum ersten Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Gesellschaft gewählt.

(Vermerk: Fehlen des Protokollbuches 1948 bis 1951, nur Teile der Korrespondenz als Unterlage.)

Von der Gründungsversammlung bis zum 17.6. 1948 muß sich vieles ereignet haben. Es ist die Entscheidung gefallen, daß keine Seilbahn gebaut wird, sondern nur ein Sessellift und dieser nicht - wie aus einem Schriftstück zu ersehen - in zwei Teilstrecken von Hopfgarten bis Thenn und von dort zum sogenannten 'Sedlboden' oberhalb der Kälberalm, sondern die Trasse von der heutigen Talstation bis zum obersten Teil der 'Poldwiese' in einer Strecke und in einer Länge von 2.830 m. Aus noch vorhandenen Schriftstücken kann ersehen werden, daß mehrmals von dieser Trassenführung abgeraten wurde.

Der Großteil der vorhandenen Korrespondenz besteht in dieser Zeit aus Briefen, worin Schwierigkeiten über Schwierigkeiten zu ersehen sind, besonders finanzieller Art, aber auch über die Materialbeschaffung (es waren noch Eisenscheine notwendig) und ganz besonders aber in technischer Hinsicht.

In dieser Zeit gab es auch Differenzen mit Geschäftsführer Ager wegen des Baues eines Hotels neben der Bergstation bzw. wegen der Übernahme der Bergstation-Gastwirtschaft.

Es wurde mit verschiedenen Firmen und Fachleuten, besonders Technikern, wegen des Baues verhandelt.

Am 14. 6. 1948 wurde dann an Stelle von Johann Ager Basilius Salcher zum Geschäftsführer bestellt.

Am 17. 6. 1948 wurde der Auftrag zum Bau des Sesselliftes in der schon erwähnten Streckenführung an die 'Raspe-Werke' in Kramsach vergeben. Am 30. 9. 1948 war die erste Bauverhandlung. Genau ein Jahr später, am 9. 9. 1949, war die offizielle Kolaudierung der Bahn. Dabei wurden wohl mehrere Mängel und andere Schwierigkeiten festgestellt. Diese sollten nach Aussage des Protokolls rasch behoben werden und wurde die vorläufige Betriebsbewilligung erteilt.

Am 21. 12. 1949 wurde zum vorläufigen und ersten Betriebsleiter Dipl. Ing. Staffler aus Innsbruck und zu seinem Stellvertreter Georg Schaubmair sen. lt. eines Schriftstückes der Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel bestellt.

Am 23. 12. 1949 wurde nach einem Bescheid der BH die endgültige Betriebsbewilligung erteilt.

1950 war ein Jahr, wo große finanzielle und technische Schwierigkeiten überwunden werden mußten.

Nach einer bis dahin gemachten Endabrechnung betrugen die Baukosten 1,1 Millionen Schilling.

Um ein ERP-Marshall-Geld wurde in der Höhe von S 500.000,-- angesucht, aber keine Zusage gegeben, da die Anlagen schon gebaut waren.

Am 24. 1. 1950 wurde Ing. Nostizius zum Betriebsleiter bestellt, da Ing. Staffler zu wenig anwesend war.

Am 10. 9. 1950 wurde der Lift offiziell und feierlich eingeweiht.

Am 30. 6. 1952 legte Geschäftsführer Salcher sein Amt zurück. Bei der darnach abgehaltenen Vollversammlung wird Eduard Welebil zum zweiten Geschäftsführer bestellt.

Der Winter 1952/53 verlief nach Aussagen der Protokolle relativ gut und ohne große Schwierigkeiten.

Am 6. 3. 1953 übernimmt Dipl. Ing. Wagner die Betriebsleiterstelle.

Mit Wirkung vom 1. 11. 1953 wurde die Liftanlage dem Verkehrsministerium unterstellt und ein ständig anwesender Betriebsleiter damit verlangt. Die Landesregierung empfiehlt Herrn Ing. Koschatzky, der dann auch eingestellt wurde.

Am 11. 1. 1954 zerstörte eine Lawine die Bergstation und die Stützen 24 und 25. Als Sofortmaßnahmen wurden die Neuerstellung der Stützen und der Ausstiegstelle angeordnet, damit der Fahrbetrieb wieder ehestens aufgenommen werden kann.

Komm. Rat Ritsch schlägt in der Sitzung vom 18. 1. 1954 vor, die Liftanlage neu zu projektieren, und zwar in zwei Sektionen, wie schon einmal in Vorschlag gebracht. Dies wäre von der Talstation bis Thenn und von dort bis oberhalb der Kälberalm. Im Laufe dieses Jahres wurde immer wieder versucht, Maßnahmen für die Sanierung des Liftes zu ergreifen, doch es wurde immer deutlicher, daß die Anlage in dieser Ausführung zu lang und daher nie rentabel werden könne.

Am 12. 2. 1955 wurde bei der Aufsichtsratssitzung bekanntgegeben, daß der Lift wegen verschiedener Mängel und wegen des schlechten Seiles von der Behörde eingestellt ist.

Am 17. 2. 1955 wurde beschlossen, den alten Lift nicht mehr zu sanieren, sondern den Lift - wie schon vorgeschlagen - in zwei Sektionen zu errichten, wobei die erste Teilstrecke eine Gondelbahn sein soll.

Bei der Generalversammlung am 15. 3. 1955 wurde Bgmstr. Karl Müller zum neuen AR-Vorsitzenden gewählt. Vizebgmstr. Leonhard Manzl kam als neuer Aufsichtsrat der Gemeinde. Bei dieser Versammlung wurde beschlossen, die Planung und Projektierung der zwei Sektionen rasch voranzutreiben.

Am 5. 5. 1955 wird die Projektierung und Planung der 2 Liftanlagen an Ing. Pezzei und Ing. Staffler sowie an die Firma Felix Wopfner in Innsbruck und Baumeister Schroll in Kössen vergeben.

Am 22. 6. 1955 wird Ing. Raimond als neuer Betriebsleiter eingestellt. Die Arbeiten zum Bau der 1. Sektion wurden rasch in Angriff genommen. Die Kosten waren mit 1,5 Millionen Schilling veranschlagt, welche bei der Ersten Österr. Sparkasse in Wien gegen Bürgschaft der Gemeinde aufgenommen werden sollen.

Am 15. 2. 1956 fand die Abnahme der 1. Sektion statt und wurde die Betriebsbewilligung am selben Tag erteilt.

Am 21. 2. 1956 wurde Ing. Raimond beauftragt, mit der Projektierung und dem Bau der Sektion 2 zu beginnen. Ing. Raimond gibt die Kosten mit S 1,550.000,-- bekannt. Es soll versucht werden, hierfür ein ERP-Darlehen zu bekommen. Am 15. 5. 1956 wurde das ERP-Darlehen in der Höhe von 2 Millionen Schilling mit einer Laufzeit von 25 Jahren bewilligt.

Am 21. 8. 1956 wurde die alte Bergstation (Restaurant) an Eisenmann und Faistenauer aus Söll zur Errichtung neben der Bergstation der Sektion 2 verkauft.

Es wurde weiters beschlossen, die vom Fremdenverkehrsverband angebotene und vereinbarte Ausfallhaftung wegen der schlechten finanziellen Lage in Anspruch zu nehmen, da die Gesellschaft zahlungsunfähig geworden ist.

Am 22. 12. 1956 erfolgte die Inbetriebnahme der Sektion 2. Die Kosten beider Sektionen betragen 4,8 Millionen Schilling.

Am 14. 2. 1957 berichtet Geschäftsführer Biedermann, daß eine Abwertung der Geschäftsanteile um 35 % unumgänglich sei. Es wurde in dieser Zeit immer wieder versucht, neue Gesellschafter zu finden, doch ohne großen Erfolg.

Am 25. 6. 1957 wurde mit dem Ausschuß des Fremdenverkehrsverbandes das Inkrafttreten der Ausfallhaftung beschlossen.

Am 14. 12. 1957 wurde bei der Generalversammlung Bgmst. Leonhard Manzl zum neuen Vorsitzenden und Leo Cokl zum neuen Protokollführer gewählt.

Am 15. 4. 1958 wird mit Betriebsleiter Ing. Raimond wegen verschiedener Vorkommnisse vereinbart, das Dienstverhältnis zu beenden oder er müsse für ganz nach Hopfgarten kommen.

Bei der Generalversammlung am 21. 6. 1958 war erstmals mit Dr. Noissek ein Vertreter des Verkehrsministeriums und mit Dr. Schlögl ein Vertreter des Fachverbandes der Privatbahnen anwesend. Diese nahmen dann an der Einweihung des Bergliftes am nächstfolgenden Tag teil.

Am 21. 11. 1958 wird Dipl. Ing. Pezzei erstmals beauftragt, die Vermessung für einen Schlepplift vom Rigi bis zum Gipfel der Hohen Salve vorzunehmen.

Am 13. 2. 1959 wurde um die Erteilung der Konzession für den Gipfelschlepplift angesucht.

Am 6. 4. 1959 wurde der Bau des Schleppliftes mit Unterstützung des Fremdenverkehrsverbandes (Zeichnung von neuen Geschäftsanteile) beschlossen, und die Geschäftsführung beauftragt, alle damit verbundenen Angelegenheiten in die Wege zu leiten.

Am 15. 5. 1959 wurde der Firma Doppelmayr der Auftrag zum Bau des Schleppliftes gegeben.

Am 22. 5. 1959 bei der Generalversammlung wurden Max Kober jun. und Leo Cokl zu neuen Geschäftsführern bestellt, da Biedermann und Welebil aus beruflichen Gründen zurückgetreten sind.

Das Stammkapital wird von S 550.000,-- auf S 850.000,-- erhöht (S 300.000,-- Zeichnung Fremdenverkehrsverband Schleppliftbau).

Am 29. 5. 1959 wurde Franz Stöckl sen. zum neuen Schriftführer bestellt.

Mit 1. 2. 1960 wurde Sepp Gogl zum Betriebsleiter bestellt.

Am 2. 5. 1961 wird erstmals über den Bau des Kasbichl-Schlepplift gesprochen und der Bau bei der Generalversammlung am 3. 5. 1961 beschlossen.



Vielleicht darf ich zwischendurch nur erwähnen, daß man über die Probleme und Schwierigkeiten mit dem Talstationscafe einen Roman schreiben könnte und viele Sitzungen deshalb notwendig waren, so zu diesem Berichtszeitraum, wo man gerade wieder die größten Schwierigkeiten mit Pächter Mader hatte.

Bei der Generalversammlung am 29. 5. 1963 wurde der Umbau der Talstation der Sektion I beschlossen und sofort in Angriff genommen. Die Kosten hierfür wurden auf ca. 2 Millionen Schilling geschätzt. Die Aufträge werden an die Fa. Bmstr. Huber, Kirchbichl, Fa. Wopfner, Innsbruck und der AEG, Wien, vergeben.

Der Umbau wurde am 21. 12. 1963 kollaudiert und die vorläufige Betriebsbewilligung erteilt.

Die Förderleistung wurde von 180 auf 320 Personen pro Stunde dadurch erreicht. Durch den schneearmen Winter 1963/64 kam die Gesellschaft wieder in finanzielle Schwierigkeiten. In diesem Winter wurde erstmals eine Tageskarte eingeführt.

Bei einer Aufsichtsratsitzung am 10. 3. 1965 im Gasthof 'Rigi' wurden erstmals von Sölller Seite (Vertreter Sebastian Eisenmann) die Pläne von Söll, Bau von Liftanlagen auf die Hohe Salve, vorgetragen. Über dieses Problem gab es dann im Laufe der nächsten Monate mehrere Sitzungen und Aussprachen mit den Vertretern von Söll. Von unserer Seite sah man in der Errichtung des Sesselliftes von Söll nach Hochsöll und der Verlängerung des bestehenden Schleppliftes eine große Konkurrenz und eine starke Beeinträchtigung für unser Unternehmen.

Am 28. 6. 1965 legt Max Kober jun. seine Geschäftsführerstelle wegen Arbeitsüberlastung nieder.

Am 14. 7. 1965 wurde bei der Generalversammlung Max Biembacher an Stelle von Max Kober jun. zum Geschäftsführer bestellt.

Bei der außerordentlichen Generalversammlung am 28. 10. 1965 wird Karl Huber zum neuen alleinigen Geschäftsführer bestellt, da Leo Cokl seine Stelle zurückgelegt hat.

Am 8. 6. 1966 wurde beschlossen, eine Pistenmaschine Marke 'Ratrac' anzukaufen, da dies wichtiger sei, als der Umbau der Talstation (Toiletten, Büro).

Im Jahre 1966 wurden auch Verbesserungen an der Abfahrt, Waldschneise Vochlwiese, Schiweg zur Rösslhütte auf der Kälberalm sowie Verbreiterung der Abfahrt im Bereiche Mödling durchgeführt.

Am 2. 6. 1967 wurde der Umbau des Schleppliftes auf erhöhte Förderleistung (550 auf 850) beschlossen.

Am 10. 10. 1967 wurde erstmals erwogen, die II. Sektion auf erhöhte Förderleistung umzubauen.

Am 19. 5. 1968 wurde der 2.000.000-ste Fahrgast unserer Liftanlage begrüßt.

Am 30. 7. 1968 wird der Umbau der Sektion II auf erhöhte Förderleistung beschlossen (Kosten ca. 1,2 Millionen Schilling).

Am 19. 12. 1968 fand die Kollaudierung des Umbaues der Sektion II statt und wurde die Betriebsbewilligung erteilt. Die Förderleistung wurde von 350 auf 550 Personen gehoben.

Im April 1969 wurde erstmals mit Söll Fühlung genommen wegen einer gemeinsamen Karte (Verbindung Keat-Schlepplift - Kasbichl-Schlepplift). Dies wurde dann auch mit Beginn des Winters in die Tat umgesetzt.

Im Herbst 1969 wurde die Abfahrt zum Kasbichl und die Gegend der alten Bergstation geplant.

Am 23. 9. 1969 wurde der Ankauf einer 2. Pistenmaschine beschloss Geschäftsführer Huber berichtet auch an diesem Tag von seinem Besuch in Söll, wo man eine Erschließung des Salvengipfels durch einen Sessellift plant.

Am 5. 12. 1969 wurde offiziell mit Vertretern von Söll wegen der Erschließung des Salvengipfels verhandelt.

Am 7.1. 1970 wurde erstmals erwogen, vom Gasthof 'Rigi' bis zum Gipfel der Hohen Salve einen Sessellift zu errichten.

Bei der Vollversammlung am 27. 4. 1970 wurde der Bau eines Ein-sesselliftes vom Rigi bis zum Gipfel der Hohen Salve beschlossen, ebenso durch die notwendige Auflage eines neuen Seiles auf der Sektion I diese zu verstärken (zusätzl. 30 Sessel mehr).

Das Stammkapital wird von S 850.000,-- auf S 1,800.000,-- durch Neuzeichnung erhöht.

Die Kosten für den Neubau werden 4 bis 4,5 Millionen Schilling betragen. Der Umbau der Sektion I soll S 850.000,-- kosten.

Der Geschäftsführer wird beauftragt, alle notwendigen Schritte zu unternehmen und man soll versuchen, mit den Söllern eine Einigkeit zu erzielen.

Am 11. 6. 1970 wurde mit den Besitzern der Kälberalm Einigung über den Bau des Sesselliftes erzielt.

Am 7. 7. 1970 wurden die Aufträge zum Bau des Liftes an folgende Firmen vergeben:

Elektrische Einrichtung und Stahlbetonstützen an die Firma Elin, Innsbruck;

Maschinelle Einrichtung an die Firma Wopfner, Innsbruck;

Förderseil an die Firma St. Egidyer;

Stationsgebäude an die Firma Bmstr. Mantl, Hopfgarten.

Die Finanzierung soll wie folgt geschehen:

S 2,750.000,-- Darlehen bei Raika-Zentrale Innsbruck;

S 350.000,-- von der Liftgesellschaft Söll (Entschädigung für Liftbau) und S 850.000,-- Erhöhung Stammkapital, der Rest Eigenmittel.

Da Bmst. Mantl den Bau nicht übernehmen konnte, wurde dieser in Eigenregie unter der Bauaufsicht von Bmst. Ehrensberger errichtet.

Im November 1970 wurde dann auch noch die Vochlwiese käuflich erworben.

Vom 18. bis 20. 12. 1970 wurde der Umbau der Sektion I und die Sektion III kollaudiert und am 21.12.1970 wurde die Betriebsbewilligung für beide Lifte erteilt.

Am 28. 9. 1971 wurde beschlossen, daß die Punkte-, Tages-, Wochen- und Saisonkarten in Hopfgarten und Söll Gültigkeit haben und keine Gegenverrechnung erfolgt.

Der Winter 1971/72 brachte wegen seiner Schneearmut große finanz. Probleme.

Im Jahre 1972 wurden keine finanziellen Investitionen gemacht, auch der Ankauf der geplanten 3. Pistenmaschine wurde aufgeschoben.

Im Sommer und Herbst 1973 wurden umfangreiche Pistenverbesserungen im Bereiche Kälberalm - Vochlwiese - Krallwiese durchgeführt. Im Herbst 1973 wurde die 3. Pistenmaschine (Marke Kässbohrer) angekauft sowie hiefür am Rigi eine Doppelgarage errichtet. Für die Errichtung der Garage und der Pistenverbesserung auf der Kälberalm mußte die Kälberalm auf Kosten der Liftgesellschaft elektrifiziert werden.

Im Winter 1973/74 wurde erstmals der 7-Tage-Großraum-Skipaß eingeführt und hatte in Brixen, Hopfgarten, Itter, Söll, Scheffau Ellmau und Going ohne Gegenverrechnung auf allen Liftanlagen dieser Gesellschaften Gültigkeit.

Im Jahr 1974 wurden trotz der angespannten finanziellen Lage wieder umfangreiche Pistenverbesserungen durchgeführt und konnten hiefür die Gemeinde und der Fremdenverkehrsverband zur finanziellen Unterstützung gewonnen werden.

Im Jahre 1975 wurden ebenso größere Aufwendungen für den Pistenausbau getätigt.

Die Entwicklung des Schigroßraumes scheint sich trotz der nicht geschlossenen Verbindung immer besser zu bewähren. Diese Feststellung veranlaßte den Aufsichtsrat, das Planungsbüro Ing. Hubert Gröbner, Kitzbühel, zu beauftragen, eine Planstudie zu verfassen, wie unsere Liftanlagen noch weiter ausgebaut werden könnten bzw. wie die Verbindung zu den Liftanlagen nach Brixen am besten gestaltet werden könnte.

Diese Planstudie sah vor, den Umbau der Sektion I in eine schwere Einsesselliftanlage oder eine Doppelsesselbahn, die Errichtung einer Sesselbahn von Scherntham in Richtung Brixen und die lückenlose Verbindung durch einen Schlepplift im Bereiche von Foisching zur Westendorfer-Kälberalm.

Bei der Generalversammlung am 27. 11. 1975 wurde die bestehende Ges.m.b.H. in eine Ges.m.b.H. & Co. KG im Sinne des Strukturverbesserungsgesetzes umgewandelt. Die Ges.m.b.H. (Komplementär) bildete mit je S 50.000,--Einlage die Marktgemeinde Hopfgarten und der Fremdenverkehrsverband Hopfgarten. Ebenso war man bei dieser Generalversammlung fast einhellig der Meinung, die vorgeschlagenen Liftprojekte einer Verwirklichung zuzuführen.

Mit der Familie Bichler wurde Einigung über die so wichtige Erweiterung des Parkplatzes an der Talstation erzielt.

Bei der außerordentlichen Generalversammlung am 23.7.1976 wurde der Aufsichtsrat von der Vollversammlung ermächtigt, die geplanten Liftneubauten trotz der aufgetretenen Schwierigkeiten mit den Grundbesitzern und den Problemen der lawinensicheren Skiabfahrten einer Verwirklichung zuzuführen.

Wenn terminlich möglich, soll die Sektion I noch in diesem Jahr auf eine Doppelsesselbahn umgebaut werden.

Die Kosten für die vorgesehenen Baumaßnahmen wurden mit 30 bis 32 Millionen Schilling vom Planungsbüro Ing. Gröbner errechnet.

Die Finanzierung wäre wie folgt vorgesehen:

Beteiligung Marktgemeinde Hopfgarten	S 6,000.000,--
Beteiligung Fremdenverkehrsverband Hopfgarten	S 3,000.000,--
Beteiligung Raiffeisenkasse Hopfgarten	S 2,000.000,--
Neue Kommanditeinlagen	S 7,000.000,--
ERP-Darlehen	S 13,000.000,--

Der vorgesehene Umbau der Sektion I in eine Doppelsesselbahn konnte dann wegen der kurzen Zeitspanne nicht mehr durchgeführt werden.

Das Stammkapital wurde von 1,8 Millionen Schilling auf 3,5 Millionen erhöht.

Eine weitere neue Pistenraupe, Marke 'Ratrac Hydro Turbo' wurde angekauft. (Kosten 1,2 Millionen Schilling)

Nach vielen langwierigen und schwierigen Verhandlungen mit den Grundbesitzern und einer positiven Zusage der Wildbach- und Lawinenverbauung im Laufe des Winters 1976/77 konnte am 13. 4. 1977 die Bauverhandlung für den Umbau der Sektion I in eine Doppelsesselbahn durchgeführt werden und nach nur dreimonatiger Bauzeit am 28. 7. 1977 in Betrieb genommen werden. Die Förderleistung beträgt vorerst 880 Personen pro Stunde, kann aber auf 1160 erhöht werden.

Am 12. 7. 1977 wurde die Bauverhandlung für die Schernthannbahn durchgeführt und gelangte dieselbe vorerst als Einsessellift mit 770 Personen Förderleistung zur Ausführung. Die Kollaudierung wurde am 1. 12. 1977 durchgeführt und der Betrieb zu Weihnachten aufgenommen. Gleichzeitig wurde der Foisching-Schlepplift in einer Länge von 1300 m und mit einer Förderleistung von 1150 Personen errichtet, die neuen notwendigen Abfahrtspisten noch so gut wie möglich ausgebaut und eine Lawinenverbauung im Bereich der Schernthannbahn durchgeführt.

Die Gesamtplanung und Bauleitung lag in den Händen des Planungsbüros Ing. Hubert Gröbner mit seinem Mitarbeiter Ing. Robert Kleinlerchner aus Kitzbühel, die Planung der Berg- und Talstation der Sektion I in den Händen des Planungsbüros Ing. Martin Mey, Wörgl.

Am Bau dieser Anlagen waren maßgeblich beteiligt:

Firma Doppelmayr, Wolfurt - mechanische Ausrüstung aller Liftanlagen;

Firma Siemens - elektrische Ausrüstung;

Fa. Ing. Thomas Huber, Kirchberg - Baumeisterarbeiten;

Fa. Teufelsberger, Wels - Förderseile;

Fa. Mayrhofer, Hopfgarten - Zimmermannsarbeiten;

Fa. Tanzer, Hopfgarten - Spengler- und Glaserarbeiten;

Elektro-Weißkopf, Hopfgarten - Elektroinstallationen;

E-Werk Hopfgarten - gesamte Schwach- und Starkstromversorgung;

Fa. Franz Stöckl, Hopfgarten - Schlosser- und Schmiedearbeiten;

Fa. Kogler, Brixen - Materialseilbahn;  
Fa. Silberberger und Fa. Wieser, Hopfgarten - Erdbewegungen.

Einen Hauptanteil am Gelingen dieser Bauvorhaben trug aber Betriebsleiter Sepp Gogl mit seinen Mitarbeitern bei.

Durch die Genehmigung des ERP-Darlehens in der Höhe von 13 Millionen Schilling schien auch die Finanzierung gesichert.

Trotz der großen finanziellen Belastung durch die Liftbauten wurde eine weitere Pistenraupe, Marke 'Ratrac Hydro Turbo' (1,3 Millionen Schilling) angekauft.

Der von der Familie Bichler angekaufte bzw. gepachtete Parkplatz wurde befestigt und asphaltiert.

Bei der Generalversammlung am 13. 9. 1977 wurde das Stammkapital von 3,5 Millionen auf 8,2 Millionen Schilling erhöht. Die Marktgemeinde Hopfgarten hat sich mit 4,6 Millionen und der Fremdenverkehrsverband Hopfgarten mit 2 Millionen Schilling als stiller Gesellschafter am Unternehmen beteiligt. Die Raiffeisenkasse Hopfgarten wurde als neuer Komplementär zur Marktgemeinde Hopfgarten und dem Fremdenverkehrsverband Hopfgarten aufgenommen. Der Aufsichtsrat wurde auf 9 Personen erhöht, wobei 6 aus den Reihen der Kommanditisten gewählt werden, die Marktgemeinde, der Fremdenverkehrsverband sowie die Raika Hopfgarten je ein Mitglied entsenden.

Der langjährige Obmann des Aufsichtsrates Ök. Rat Leonhard Manzl sowie die AR-Mitglieder Stöckl Franz sen., Widmann Hans und Biembacher Max sen. schieden aus dem Aufsichtsrat aus.

Fremdenverkehrsverbands-Obmann Anton Pletzer wird zum neuen Aufsichtsrats-Vorsitzenden gewählt.

Im Jahre 1978 und 1979 bis zum Jubiläumstag wurden die Fertigstellungsarbeiten an den erbauten Liftanlagen durchgeführt und die Schiabfahrten großzügig ausgebaut.

Das Stammkapital wurde von 8,2 Millionen auf 9,7 Millionen Schilling erhöht.

Die endgültigen Kosten für alle Baumaßnahmen betragen 35 Millionen Schilling. Zur Restfinanzierung wurde noch ein Darlehen von 8 Millionen Schilling aufgenommen, über das die Marktgemeinde Hopfgarten und der Fremdenverkehrsverband Hopfgarten die Haftung übernommen haben.

Die Sesselbahnen haben in den 30 Jahren ca. 8 Millionen Personen befördert, wobei erfreulicherweise festgestellt werden darf, daß sich keine nennenswerten größeren Unfälle ereigneten. Die Einnahmen betragen im Jahre 1949/50 S 101.500,-- und werden im Geschäftsjahr 1978/79 ca. 9 Millionen Schilling erreichen.

Im Jahre 1890 kostete ein Ritt mit dem Esel zur Hohen Salve oder ein Tragsessel mit 4 starken Männern 4 Gulden sowie die Verpflegung der Träger oder des Eseltreibers. 1949 kostete die Bergfahrt des längsten Liftes Europas S 5,-- und 1979 kostet die Bergfahrt auf den Gipfel der Hohen Salve S 55,--.

Wie uns die Tatsache gezeigt hat, sind diese großen Investitio sicher nicht verfehlt gewesen, tragen sie doch deutlich zur Au wärtsentwicklung des Winter-Fremdenverkehrs bei und hoffen wir daß bei weiterhin so positiver Zusammenarbeit der Erfolg nicht ausbleibt und das geschaffene Werk nicht nur für die Gesellsch sondern für ganz Hopfgarten zu einer weiteren positiven Ent- wicklung beitragen möge.